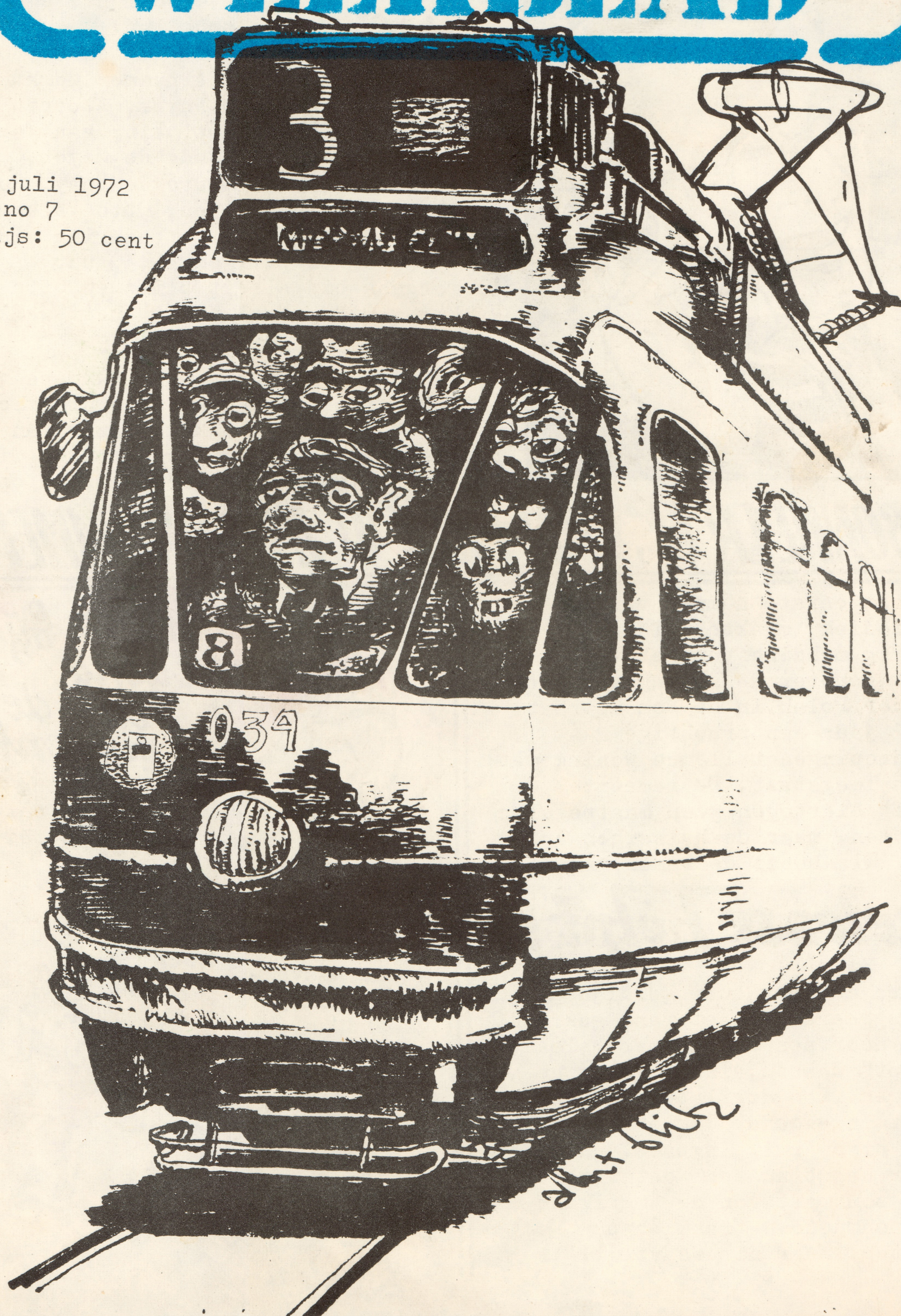
AMSTERDAMS WEEKBLAD

30 juli 1972
no 7
prijs: 50 cent



AMSTERDAMS WEEKBLAD



Adres: Keizersstraat 2a 1hg. De kosten van een abonnement bedragen ƒ 6,50 per kwartaal.(Bij vooruitbetaling) Storting op Gemeente Giro F 5160 tnv Fini van Feggelen onder vermelding van Amsterdams Weekblad, het enige dagblad dat maar een keer per week verschijnt. U kunt ook opbellen: tel.: 763407 en 930302. Aan dit nummer werkten mee: Ernest Anyas, Albert Blitz, Dicky Breebaart, Fini van Feggelen, Bert Nienhuis, Rudy de Meyer, Adelbert Nelissen, André de Raay, Rob Stolk, Tjebbe van Tijen, Otto Valkman. De volgende redaktie vergadering vindt a.s. zondag 31 juli om 10.30 uur 's morgens bij Albert Blitz en Otto Valkman, Oude Waal 8hs. U bent welkom.

O U D E N U M M E R S

Er is veel vraag naar oude nummers van het Amsterdams Weekblad. Zij die zich nog niet in het gelukkige bezit van het eerste nummer bevinden moeten wij teleurstellen. Ook nr. 3 is bijna op.

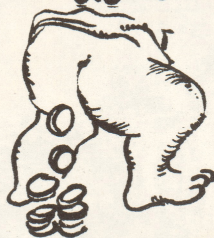
ABONNEER U; DAN MIST U GEEN NUMMER

In het eerste nummer van ons periodiek, maakten wij uitvoerig melding van het feit dat er tegenover de woning van wethouder Polak in de Lomanstraat al 2 jaar een prachtige 2 verdiepingen tellende woning met tuin leegstaat. De gemeente heeft hiertegen geen maatregelen genomen, maar de huiseigenaar wel. Hij heeft de ramen geblin-

release helpt!

deerd met wat oude gordijnen en gesuggeerd dat het pand gekraakt was door een Poster met"Release helpt" daarop, in het raam gehangen. Een dag later was de ruit ingegooid. Gister is er een nieuw ruit ingezet. Daar hangt nu een Poster met het portrait van de Amerikaanse popmusicus Frank Zappa achter. Meer nieuws volgt!

kanttekeningen bij de verhoging van de gemeente-



De belasting over onze ontlasting wordt binnenkort extra belast.

-belastingen...

Nu de Amsterdammer al jaren gewend is aan de honden belasting wordt ook het houden van toeristen belast.





AFGELOPEN ZATERDAG WERD EEN CHAUFFEUR VAN LIJN 12 VAN HET GEMEENTELIJK VERVOER BEDRIJF MET EEN MES IN ZIJN RUG GESTOKEN. DAT WAS NIEUWS, MET GROTE KOPPEN KWAM HET IN DE KRANT. ZOALS OOK BIJ DE MOEILIJKHEDEN DIE GROEPEN SURINAAMSE PASSAGIERS OP DE N.B.M. BUSSEN NAAR DE BIJLMER VEROORZAKEN, WERD DEZE GEWELDADIGHEID UITVOERIG DOOR DE DAGBLADEN BEHANDELD. IEDERE DAG OPNIEUW ZIJN DE 1500 BUS- EN TRAM BESTUURSTERS EN BESTUURDERS VAN HET GEMEENTELIJK VERVOERBEDRIJF AAN HET NOG GEWELDADIGER MODERNE VERKEER BLOOT GESTELD; IEDERE DAG OPNIEUW HEBBEN ZIJ DAARBIJ DE VERANTWOORDING VOOR TIENDUIZENDEN PASSAGIERS; EDERE DAG OPNIEUW DOEN ZIJ ONDER SLECHTE WERKOMSTANDIGHEDEN HUN WERK, MAAR DAT IS GEEN NIEUWS.
IN DE AFGELOPEN WEKEN HEEFT HET AMSTERDAMS WEEKBLAD MET EEN AANTAL BUSCHAUFFEURS EN TRAMBESTUURDERS (EN HUN VROUWEN) VAN HET GEMEENTELIJK VERVOER BEDRIJF GESPREKKEN GEVOERD OVER HUN WERK. HIERONDER VOLGT EEN WEERGAVE DAARVAN.

DE GEMEENTE IS DE GROOTSTE WERKGEVER

Ik werk nu al 12 jaar op de tram en de bus en er is aan mij nog nooit gevraagd: "wat is je mening?"

We hebben nu lijnvertegenwoordigers met begeleidende ambtenaren, een medezeggenschapcommissie en een dienst commissie, maar je hebt er allemaal niks aan. Het beleid staat toch al vast. De begroting is al gemaakt. Zoals overal komt de ekonomie op de eerste en de mens op de tweede plaats.

Die nota 'Lijnen van Morgen' kreeg ik wel thuisgestuurd, maar ik heb er nooit meer wat van gehoord.

Je hebt van die tweedaagse bijeenkomsten op het hoofdkantoor, dan mag je in groepen van 25 man komen praten met de hoge chefs; mag je zeggen wat je op je hart hebt, krijg je koffie en een broodje. Er wordt natuurlijk alleen over kleinigheden gepraat. Als je thuis komt voel je dat je belazerd bent. Officieel is zo'n bijeenkomst eens in de twee jaar, maar de meesten hebben het nog maar één keer meegemaakt.

Het personeel wordt niet deskundig geacht, alleen de hoge ambtenaren en chefs kunnen het weten. Neem nu de invoering van die afstempelautomaten, wij hebben gezegd die moet je niet vlak bij de ingang zetten, dan kunnen de passagiers niet direkt doorlopen. Nee wij wisten er niets van, de heren hadden het allemaal in Hamburg bekeken, zo moest het. Nu hebben ze die dingen toch binnen geplaatst. Hetzelfde met de kaartverkoop automaten, die moesten zonodig buiten staan. Nu zijn ze uitein-

delijk toch begonnen in de trams te plaatsen.

Zo wordt er al jarenlang gemmerd over een betere stoel voor trambestuurders. De bedrijfsarts, dat was natuurlijk de 'deskundige'. "Ik heb er de hele dag opgezeten", zei hij, "en deze stoel zit prima". Een trambestuurder zei hem, dat als je 8 uur per dag in een tram zit, zo'n stoel beter kunt beoordelen. De bedrijfsarts antwoordde dat hij ook een typiste de hele dag op de stoel had laten zitten en dat zij het ook een prettige stoel vond. Om te lachen, een typiste kan de hele dag met haar benen bengelen, maar een trambestuurder moet zijn voeten voortdurend op de pe dalen houden, ingeval hij plotseling moet remmen.

In 1969 is er een nota uitgekomen 'reorganisatie vervoer', waarin de direktie het had over "het inpassen van de faktor Mens", maar er is zolangzamerhand zoveel gereorganiseerd bij het G.V.B., maar het loopt niet. We hebben er wel 4 adjunkt-direkteuren bijgekregen; alsof dat iets helpt.

JE WORDT MEER AFGELEID

Ik zit nu bijna twee jaar op de bus. Ik zou niet meer op de tram durven rijden zoals het nu is.

Er is zoveel veranderd de laatste tijd met al die omleggingen, dat je fouten gaat maken. Als er ergens een wissel veranderd is, bijv. elektrisch gemaakt, dan wordt daarvan in alle wachthokjes ,remises en dergelijken een kennisgeving op het bord geprikt.Maar ja die briefjes worden er vaak na een paar dagen vanaf gehaald en verdwijnen in de prullenbak. Ben je nu een paar dagen vrij ge weest of ziek en heb je zo'n kennisgeving gemist, dan kom je aanrijden en klang daar zit je ernaast.

In de huidige situatie wordt je ook meer afgeleid. Vroeger hoefde je als bestuurder alleen te rijden. Als de mensen wat te vragen hadden dan gingen ze naar de conducteur, die keek ook naar de deuren of iedereen er al uit was. Tegenwoordig zit je er alleen voor en doe je er vaak nog kaartverkoop bij ook, Jij krijgt daar wel wat extra geld voor, maar de gevaren blijven. Je let even niet op bij een wissel en je gaat verkeerd.

Bij zo'n ongeval kan de direktie zich er altijd op beroepen dat de instruktievoorschriften niet nagevolgd zijn, maar daarmee ben je er niet. Als het hele personeel van het G.V.B. volgens de instruktievoorschriften zou gaan rijden, dan funktioneert het bedrijf niet meer, dan zou het binnen enkele uren een puinhoop zijn.

(Na het ernstige ongeval op 4 oktober '69; botsing twee lijnen 4 op de van Woustraat (30 gewonden) en nu weer op 6 mei, lijn 7 en 10 op de Weteringschans (47 gewonden), is door het personeel herhaaldelijk op een beter beveiligingssysteem aangedrongen. Op 6 mei werd één van de trambestuurders vrij zwaar gewond.

VAN 7-7 UUR

De rijtijden zijn beter als 10 jaar terug, maar je hebt nog steeds regelmatig de zogenaamde tussendiensten. Waarin je zowel de morgen als de avondspits mee daarit. Zoals bij lijn 15. 's Morgens begin je om 7.17 uur vanuit Garage West tot 10.30 bij Sloterdijk. Dan heb je van 10.30 tot 13.25 schaft en rij je weer van 13.25 tot 18.34 (Garage West). Die drie uur schaft tellen niet als gewerkte

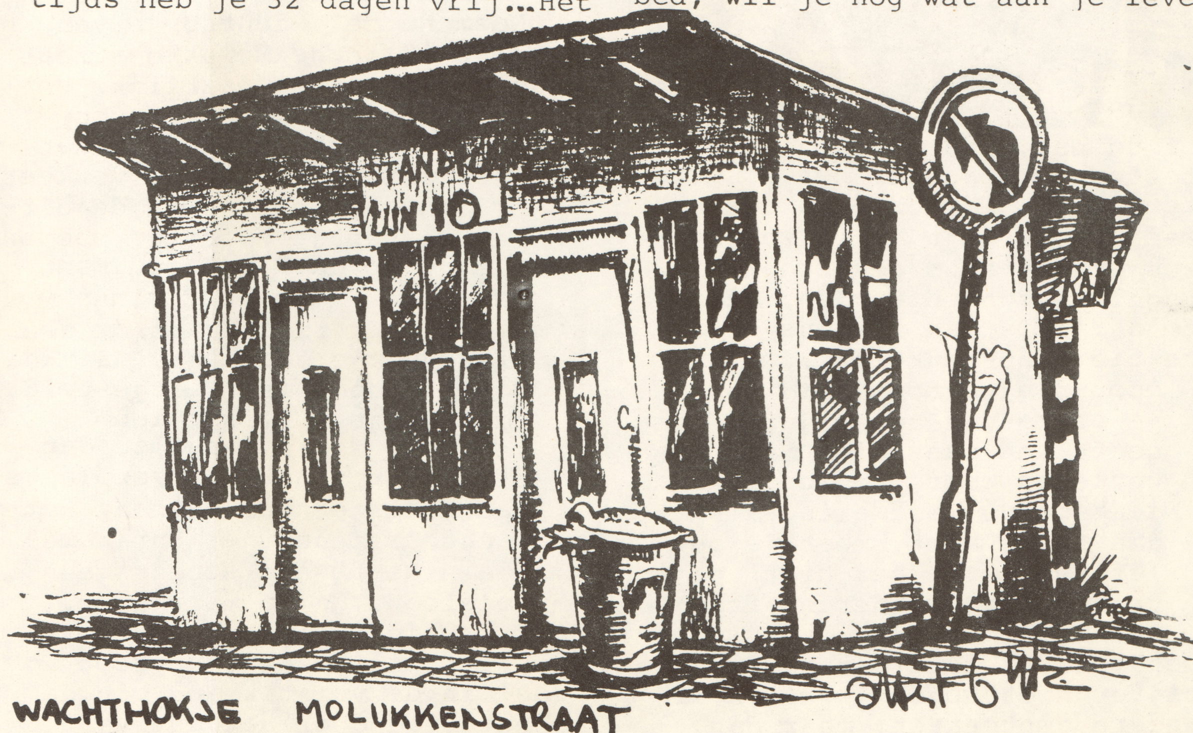
uren en je gaat niet in zo'n rot wachthuisje zitten. Een koffiehuis iedere keer gaat je ook geld kosten. Veel gaan dus tussendoor naar huis. 45 minuten heen, 45 minuten terug, dan blijft er van die drie uur niet veel meer over en als je bijv. in noord woont, zit je helemaal! Volgens het G.V.B. maak je dan een dienst van 8 uur en 22 minuten, maar eigenlijk ben je 11 uur en 17 minuten kwijt, nog afgezien van de reistijd naar en van je werk die je kwijt bent, doordat je voor en na de spits reist en de frekwentie van bussen en trams dus lager ligt.

Al jaren wordt er op aangedrongen dat die 'onproduktieve uren' van die lange schaft, betaald worden. Je krijgt nu wel een vergoeding van 400 gulden per jaar voor die tussen-diensten, maar daar schiet je weinig mee op.

Ook over de regeling vrije dagen bestaat veel ongenoegen. Officieel hebben wij een 5-daagse 42-urige werkweek, maar die heb je eigenlijk alleen maar op papier. De direktie kan het je voorrekenen; in 16 weken tijds heb je 32 dagen vrij...Het rekensommetje klopt klopt wel maar door de diensten, die je draait merk je er weinig van. Zo heb je 5 dagen late diensten: van 8 uur 44 minuten, dan een dag vrij en dan 5 dagen dagdiensten van 8 uur en 6 minuten; je maakt dan al een week van ruim 51 uur (op de bus is het soms wel 60 uur), dan nog gerekend in officiële tijden. Daartegenover staan wel, zoals nu in de vakantietijd: weken van 27 uur; maar je wordt dan gedwongen je vrije dagen in een korte periode achter elkaar op te nemen, je kan het zelf niet kiezen.

Het kan vaak ook ongelukkig uitkomen met een vrije dag. Heb je bijvoorbeeld een late dienst tot 0.24, daarna een vrije dag en dan weer een vroege dienst om 6.06...Dan slaap je uit en moet je ook weer vroeg naar bed en heb je haast niets aan de dag! Dat noem ik een slaapdag.

Met die onregelmatige diensten, slaap je vaak overdag. 's Avonds kan je niet uit. Als ik thuis kom heb ik vaak geen puf meer om weg te gaan. Maar ja, je gaat niet altijd even vroeg naar bed, wil je nog wat aan je leven



WACHTHOKJE MOLUKKENSTRAAT

hebben. Er zijn weken bij, dan heb ik iedere keer maar 4 uur nachtrust. Als een dronken man langs de weg zit is dat lévensgevaarlijk. Maar vermoeidheid ruiken ze niet; maar het is eigenlijk net zo misdadig. Je kan je er niet over beklagen, het is je brood, dus je zwijgt maar...

1 à 2 keer per jaar ben ik wel overspannen door die onregelmatigheid. Je moet het áán kunnen en je vrouw ook. Ze moet soms twee maal per dag warm koken door je onregelmatige diensten.

Op lijn 4 heb je in de avonddienst (16.02 tot 0.46) een schafttijd van 2 minuten. Dat is omstreeks 9 uur en die moet je er nog zelf uitrijden ook. Officieel mag je niet eten of drinken in de tram



of de bus, maar toch zie je veel bestuurders achter het stuur eten. Door bijvoorbeeld een extra man op die lijn in te zetten , zou er wel eens een schafttijd ingelast kunnen worden, maar zo'n man is dan volgens de direktie "inproduktief'.

Door die vermoeidheid wordt je ook gauw saggerijnig, dan heeft een passagier maar een verkeerd woord te zeggen of je hebt de pest erin. Als je dan thuis komt, moet je opletten dat je het niet op je vrouw of je kinderen afreageert.

De direktie zegt dat het ziektecijfer niet hoger ligt als bij andere ambtenaren, maar dat geloof ik niet. Misschien is het hetzelfde als bij de belastingambtenaren, daar schijnen ook veel gevallen van overspannenheid te zijn.

Als ik naar m'n huisdokter ga, voor bijvoorbeeld een zenuwontsteking, dan zegt hij, oh ja u bent buschauffeur, ik zal u een beetje minder voorschrijven. Dat komt, omdat we bij gebruik van medicijnen, die bijvoorbeeld verdovend werken, niet mogen rijden.

Je blijft er eigenlijk werken voor het geld. De betaling is er beter als je vaak ergens anders kunt krijgen, maar je verdient het door de tijden die je maakt. Getrouwd met kinderen heb je een basisloon van ƒ1124,-- daar bovenop krijg je dan toeslagen voor tussendienst, overwerk, zelfbediening en regulerende dienst. Zo kan je op een bedrag van zo'n 1500 gulden komen. Trambestuurders liggen zo'n 50 gulden lager, een regeling die alleen maar verdeeldheid in de hand werkt.

Aan de ene kant gaat het geld met scheppen de deur uit, aan de andere kant is er geen geld voor de kleinste verbeteringen Neem nu het wachthokje van lijn 10 in de Molukkenstraat dat is levensgevaarlijk. Het staat midden op straat op een soort vluchtheuvel. Aan weerszijden raast het verkeer er omheen. Moet je in de uitlaatgassen je boterham opeten. Als je op de W.C. zit, kan er zo een auto naar binnen rijden. Er is al vaak om een nieuw hokje gevraagd, maar dat wordt steeds maar uitgesteld, omdat lijn 10 misschien verlengd wordt, laat ze dan tijdelijk een beter verplaatsbaar huisje neer zetten. Het wachthuisje op het Surinameplein heeft nog steeds geen telefoon. Ga zo maar door.

Het probleem bij het Vervoerbedrijf ligt voor een groot deel in de verstikking van de binnenstad door het autoverkeer. Die metro zal daar geen

VERVOLG PAG 10

DE VROUW uit de VROLIKSTRAAT

Willy F.



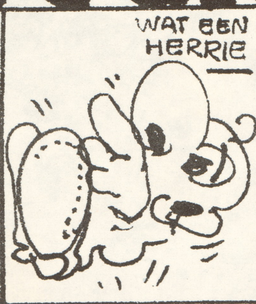


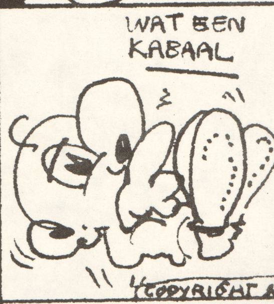


WORDT VERVOLGD

CITY FLIP (75)



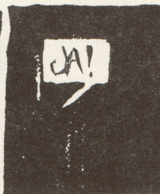


























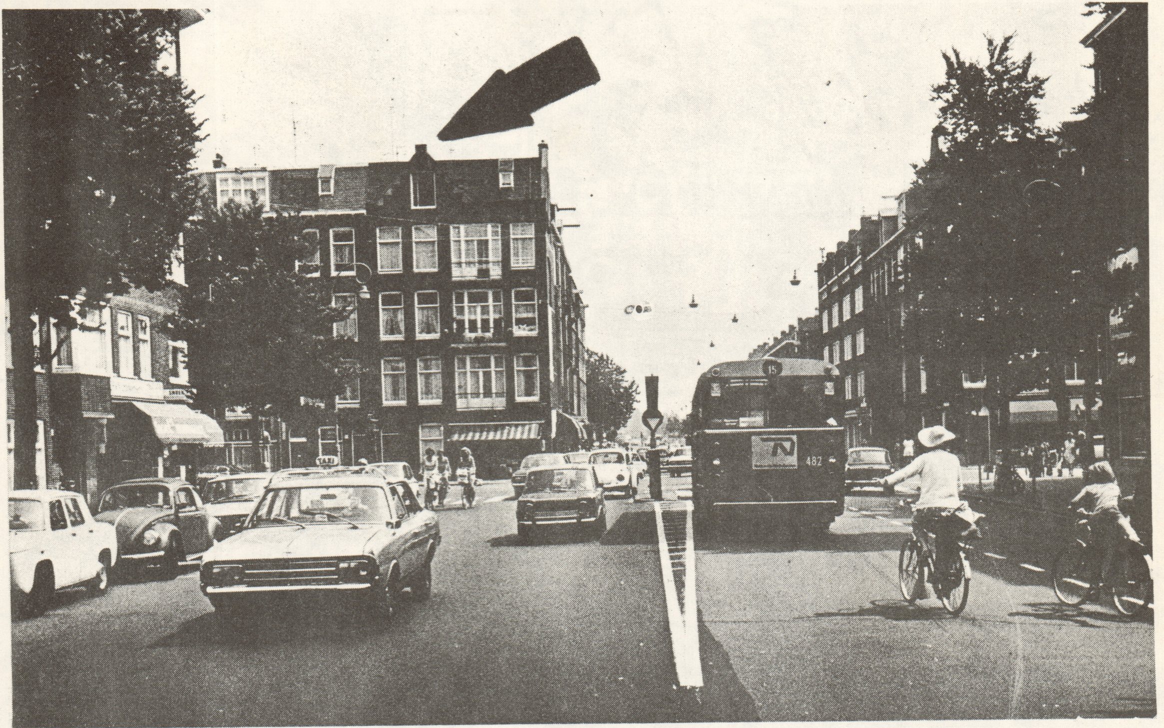




albert en Dicky COPYRIGHT 1972

WORDT VERVOLGD!!

JAN van GALEN STRAAT



In de Jan van Galenstraat zit tussen de Bestevaerstraat en de Admiraal de Ruyterweg een ver smalling, al ruim twintig jaar een doorn in het oog van verkeersdeskundigen, die de zo door hen gekoesterde massale verkeersstromen afgeknepen zien in deze flessenhals, een stedebouwkundige vergissing uit de dertiger ja ren die nodig verwijderd moet worden. Al jarenlang horen de bewoners van dit blok geruchten over de op handen zijnde sloop van hun woningen. Eerst ging het verhaal dat het zougebeuren als de ij-tunnel klaar was. Later werd er verteld dat het wachten was op de verbreding van de brug over de Ruyterkade, maar steeds bleef het bij geruchten. In de loop der jaren, kocht de gemeente de woningen in het blok op. De meeste winkeliers in het blok geloven niet dat de sloop nog door zal gaan: "meneer ik hoor al dertig jaar geruchten" zei de eigenaar van de leerwinkel op de hoek van de Bestevaerstraat Een sigarenwinkelier verderop had een jaar geleden een advokaat ingeschakeld om bij Publieke Werken te weten te komen hoe het er nu eigenlijk mee voorstond en kreeg te horen dat het voorlopig uitgesteld was. Een opzichter van het gemeentelijk grondbedrijf dat de woningen beheert heeft de bewoners dit jaar meegedeeld dat de mensen er zeker nog wel 5 jaar konden blijven zitten.

Toch zal deze onzekerheid niet zo erg lang meer duren, alhoewel een aantal topambtenaren bij Publieke Werken meningsverschillen schijnen te hebben of het blok nu in 1973 of na 1980 als er een andere gemeenteraad is, gesloopt moet worden, heeft PW besloten, burgemeester en wethouders over deze zaak te laten beslissen. Over 2 maanden zullen zij een rapportje krij-

gen , dat daarna ook aan de raadsleden ter inzage zal worden gegeven. Zoals bij de moderne aanpak gebruikelijk worden in dit rapportje een aantal alternatieven genoemd voor het slopen zoals het weghalen van het troittoir, dat dan op een slimme manier onder de bestaande bebouwing in een gallerij wordt weggeschoven. De winkels moeten dan om in vaktermen te spreken "een stuk ingekort worden", kortom die kunnen wel opkrassen. Hetzelfde procédé wordt ook voorgesteld bij de versmalling bij de Hoofdweg. De bewoners van de Jan van Galenstraat die zich nu al onbehagelijk voelen met het langs razende verkeer moeten zich op het ergste voorbereiden, want de toekomstige bestemming van de verbrede Jan van Galenstraat is het autoverkeer van en naar Amsterdam-West op te vangen, om de De Clerqstraat te ontlasten die dan voornamelijk voor hett tram en fietsverkeer bestemd zal worden. Ondertussen heeft het bureau bestuurskontakten,waar burgers met lastige en moeilijke vragen meestal naar doorverwezen worden de opdracht gekregen, maar niks over de plannen los te laten.

oplossing fietspuzzel



De oplossing van onze puzzel in nr. 6(Hoe je op de fiets van het Frederiksplein naar de Roetersstraat kunt komen) :

Wij zijn er vanuit gegaan dat U als rechtgeaard fietser niet afstatpt en de fiets in Uw hand neemt, maar wilt rijden. Er zijn 2 mogelijke routes, een oostelijke en een westelijke. De westelijke is stedebouwkundig de interessantste:

M.J.Kosterstraat (met het opschrift op de muur:Beetje bij beetje bij beetje gaat Amsterdam op zijn reetje.")- Amstel(langs gat nr.1)- Magere Brug- Kerkstraat (potentieel gat)- Waterlooplein (Metro-gat) Mr.Vissers plein oftewel Rapenburgerstraat Hortusbrug,Plantage Middenlaan, vervolgens slaat U rechts af de Plantage Kerklaan op en U volgt verder maar de rails van een tram die hier niet meer rijdt. U zult tenslotte bij het restant van de Roetersstraat aankomen.

De oostelijke route:
Oosteinde- Hemonystraat- Ceintuurbaan- brug over- Weesperzijde op, afslaan bij de le Oosterparkstraat (U passert gat nr.2 of te wel de Willibrordus buiten de veste, en een potentieel gat van het Philipspensioenfonds)

U slingert zich door de metroaan legplaats heen, rijdt verder tot het Oosterpark, slaat links af- 's Gravenzandestraat, brug over linksaf Sarphatistraat in, rechtsaf, ziedaar, U hebt Uw doel bereikt.

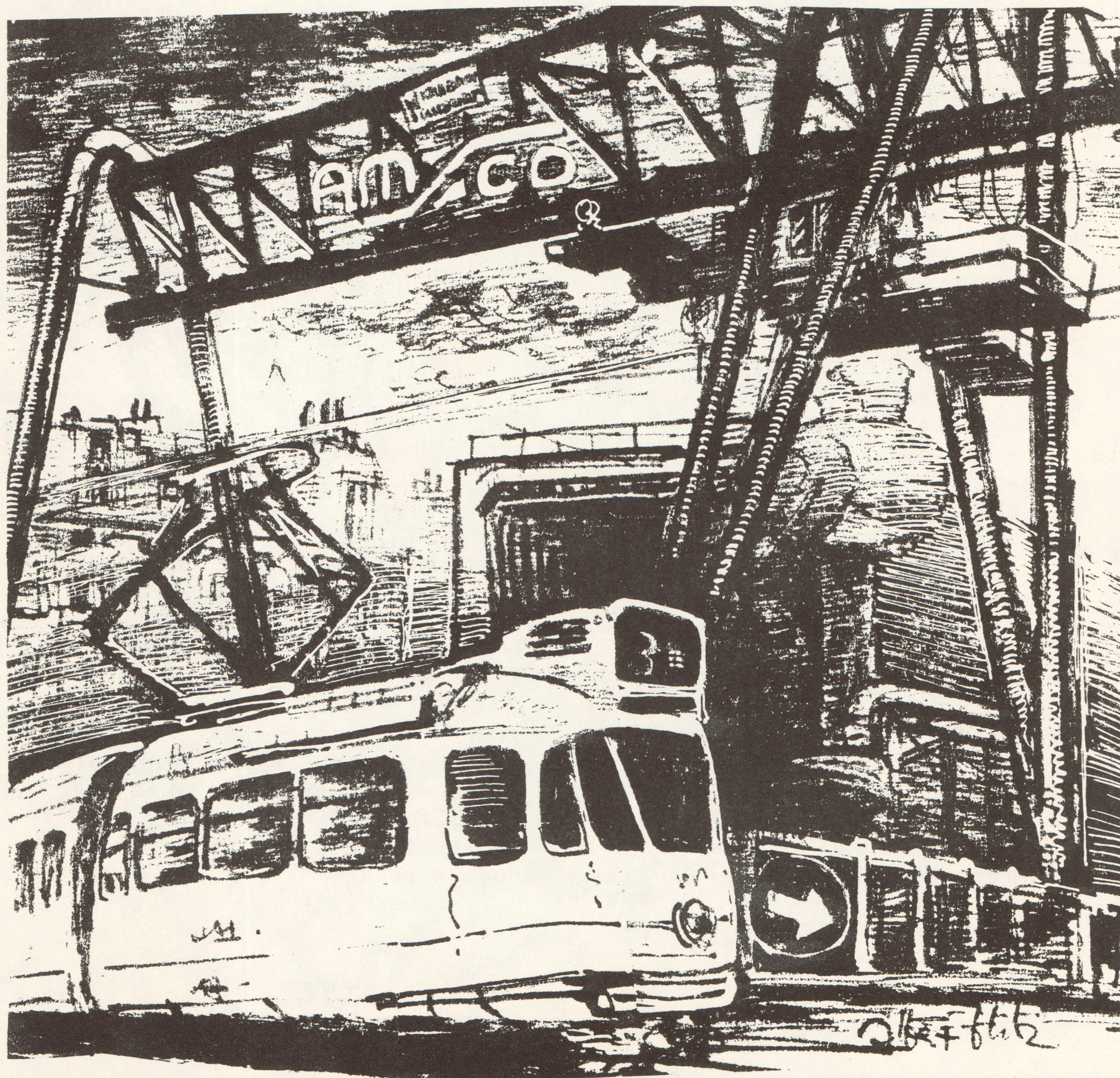
Per definitie is de laatste verbinding tussen 2 punten een rechte lijn. Behalve voor een fietser.

verhetering inbrengen. Ze moeten die hele binnenstad voor het autoverkeer afsluiten en vergunningen geven aan die mensen die de auto werkelijk nodig hebben. Die vrije baan, zoals we die nu hebben, daar heb je niet veel aan. Lijn 1, is wel het troetelkindje van het bedrijf, maar het funktioneert niet, het is geen echte vrije baan. Als die auto's eruit zijn, dan kunnen we met de trams en bussen, die snelle betere service geven.

DE POLITIE

NIET BEST

De medewerking van de politie is ook niet al te best. Dat ligt vooral aan de houding van de politietop. Mensen zoals commissaris Vos zijn er tegen dat het verkeer zich aan het openbaar vervoer moet aanpassen. Kijk nu naar de situatie langs het Damrak en het Rokin, waar de meeste trams langs moeten, al die buitenlanders parkeren daar maar raak en vooral ook die grote bussen van Lisonne Lindeman en zo, die schijnen boven de wet te staan, en al het tramverkeer tegen te mogen houden.



IN NOVEMBER 1969 PUBLICEERDE HET AMSTERDAMSE STADSBESTUUR EEN NOTA OVER HET OPENBAAR VERVOER ONDER DE NAAM "LIJNEN VAN MORGEN", DAARIN SCHREVEN ZIJ DAT DE ENIGE OPLOSSING VOOR HET STEEDS MEER VERSTOPT RAKEN VAN DE STAD DOOR PRIVE AUTO'S WAS, HET OPENBAAR VERVOER ONDER DE GROND TE STOPPEN. DEZE STADS SPOORWEG, OFTEWEL METRO, ZOU VOLGENS HEN DE DEFINITIEVE OPLOSSING VOOR DE VERKEERSPROBLEMEN IN AMSTERDAM ZIJN. ZOLANG DIE METRO NOG NIET KLAAR IS -EN DAT DUURT ZEKER NOG ZO'N 25 JAAR- MOET VOLGENS HET STADSBESTUUR GETRACHT WORDEN "MET HET HUIDIGE MATERIEEL -TRAM-EN BUS- EEN ZO GOED MOGELIJK ALTERNATIEF VOOR DE AUTO TE BIEDEN. DIT MOET GEBEUREN (DE TEKST VAN DE NOTA LETTERLIJK VOLGEND) "ZONDER UITBREIDING VAN PERSONEEL EN MATERIEEL" WANT ZO STAAT ER "MET DE AANLEG VAN HET STADSSPOORWEGNET ZIJN ZULKE BELANGRIJKE INVESTERINGEN GEMOEID, DAT DAARNAAST NIET NOG EENS GROTE INVESTERINGEN VOOR HET OPENBAAR VERVOER KUNNEN WORDEN GEDAAN VOOR WERKEN, DIE OVERIGENS SLECHTS VOOR EEN BEPERKT AANTAL JAREN NOODZAKELIJK ZULLEN ZIJN".
IN DAT BEPERKT AANTAL JAREN, NIET MEER DAN 25, ZAL DOORDAT ER GEEN HALT AAN HET AUTOVERKEER WORDT TOEGEROEPEN DE KWALITEIT VAN HET OPENBAAR VERVOER NOG MEER ACHTERUIT GAAN EN ZULLEN, DAARDOOR NOG MEER MENSEN (GEDWONGEN) DE AUTO GAAN GEBRUIKEN.
IN DAT BEPERKT AANTAL JAREN ZULLEN DE AL EERDER GENOEMDE SLECHTEWERKOMSTANDIGHEDEN, NOG MEER ACHTERUITGAAN, ZAL HET GROOTSTE DEEL VAN DE MAATREGELEN TER VERBETERING VAN DE SERVICE EN EFFICIENCY VAN HET G.V.B., NIET TEN GUNSTE, MAAR TEN KOSTE VAN HET PERSONEEL GAAN.

SARPHATIE STRAAT

Ongewild heeft de zojuist gevallen gehate minister van wetenschappelijk onderwijs de Brauw, de sloop van ongeveer 80 goede woningen aan de Sarphatiestraat, enige tijd opgehouden, door het afkondigen van de bouwstop voor nieuwe universiteitsuitbreidingen november verleden jaar.
Doelbewust heeft de Amsterdamse gemeente raad september verleden jaar het doodvonnis over deze rij woningen uitgesproken door het bestemmingsplan Roeterseiland goed te keuren. Weer een woongebied opgeofferd aan de oprukkende wetenschap, die zich de laatste jaren bij voorkeur in bunkers van beton en staalglas verschanst. Verleden jaar mei belegde de buurtvereniging Plantage in de oude diamant beurs aan de Henri Polaklaan een vergadering waar wethouder Lammers uitgenodigd werd om duidelijkheid te verschaffen over de plannen van de universiteit, die op dat moment allerlei woningen aan het opkopen was op het Roeterseiland.
Lammers kwam met een aantal grote kaarten aanzetten, waarop nog meer enorme universiteitsgebouwen getekend stonden als dat er nu al in het gebied zijn. Zoals ook elders in de stad presteerde hij het met het verhaaltje aan te komen dat in het plan "de woonfunktie voorop stond". De architekt van de universiteitsgebouwen was er ook en vertelde van de leuke grasveldjes die er zouden komen, waar de buurtbewoners ook mochten komen en het plaatsen van beeldhouwwerkjes.
Op dezelfde vergadering verklaar-

de Lammers nog dat het stadsbestuur "grote belangstelling had voor de ambities van de universiteit". Kortom de bewoners werd duidelijk gemaakt dat alles al geregeld was en protesteren geen zin had. Op de vergadering waren vrijwel geen bewoners van de Sarphatiestraat aanwezig. Toen een paar maanden later enkele van hen heel toevallig ergens op een muur in de Roeterstraat een papiertje zagen hangen, waarop stond dat het bestemmingsplan Roeterseiland op kamer 206 van het stadhuis ter inzage lagen er eventuele bezwaarschriften ingediend konden worden, bleek de termijn voor het indienen van zo'n bezwaarschrift inmiddels al verstreken te zijn. De gemeente had niet de moeite genomen de bewoners persoonlijk aan te sch schrijven. In de gemeentelijke stukken werd de op initiatief van de buurtvereniging Plantage belegde bijeenkomst in mei, opgevoerd als een door de gemeente georganiseerde hoorzitting over het bestemmingsplan, om te bewijzen dat het allemaal demokraties gegaan was.
Het eerste blok huizen is nu al gesloopt; weken lang stond er vlak vóór de sloop met grote letters de leus "Samkalden sloopt sneller als Schut kan bouwen" op te lezen.
Het tweede blok huizen is nu aan de beurt. Op de begroting van de universiteit voor de periode van '72 tot '75 een bedrag van 2 miljoen 50.000 gulden genoteerd voor de aankoop en de sloop ervan. Op de plaats van die huizen komt dan een natuurkundig laboratorium. Het is de zogenaamde 4e fase van het plan. Het is de laatste tijd ook binnen de universiteit het verzet tegen de woningsloop voor universiteitsbouw aanzienlijk toegenomen. Zo komt er in september een door de fakulteit der Letteren georganiseerde hoorzitting over de universiteits bouwplannen voor Valkenburg en Uilenburg. Het is ook door dit toe-



HET DESBETREFFENDE BLOK HUIZEN AAN DE OMMEZIJDE GEFOTOGRAFEERD.



nemend verzet dat wij een brief doorgespeeld kregen van de topman van het Universiteitsbestuur, belast met bouwzaken, ingenieur Dufour, waarin staat dat de "uitvoering van de vierde fase geruime tijd getemporiseerd kan worden", met andere woorden er is ergens iets aan het mis gaan met de bouwplannen.
Eén van de dingen die nu niet meer klopt is de destijds geschatte ruimte behoefte voor wis-, natuurkunde en medicijnen studenten. De schatting was voor '76/'77 een aantal van 7000, maar de laatste schatting van september '71 is al terug gelopen tot 6300, voornamelijk als gevolg van de toegenomen werkloosheid onder academici in de chemie. Ook blijkt nu al dat een aantal universiteits instituten die al naar de gereed gekomen gebouwen op het Roeterseiland verhuist zijn nogal veel ruimte daar hebben, wat betekent dat met het afbouwen van de nu in aanbouw zijnde wetenschapbunkers vol staan kan worden. Dat er nog eens 80 goede woningen aan de Sarphatiestraat afgebroken worden is onaanvaardbaar, als de universiteit zo graag wil slopen om te kunnen bouwen, laat ze dan de kazernes aan de overkant omver halen, maar waarschijnlijk kunnen de wetenschappelijke plannenmakers dat niet over hun hart krijgen.



Tekst Ruurd de Vries
Tekeningen Bert Griepink

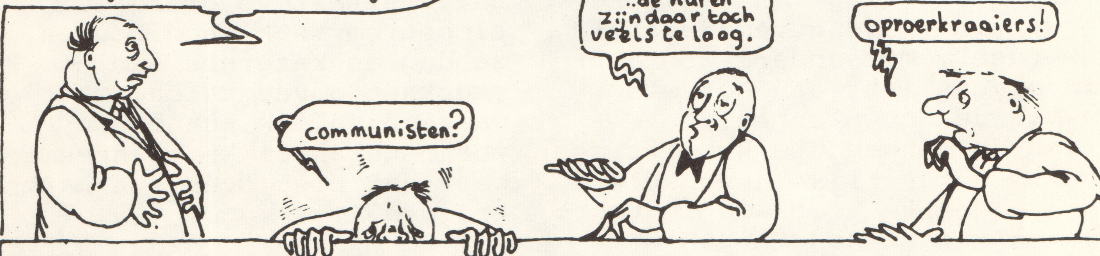
...de woningnood. Waarvoor wij als belanghebbenden, ..eh.. deskundigen, de aangewezen personen zijn, om 'n pakket maatregelen te ontwerpen, gebaseerd op 'n stuk pragmatische meedogenloosheid...



...eh... d.w.z.: meedogenloze analyse. Wat is het knelpunt van dit probleem? Juist. Het ongeduld van z.g. woningzoekenden! Hetgeen leidt tot ondermijning van de WINST van bonafide makelaars en huisjesmelkers...



Deze ondermijning van onze kapitalistiche consumtie economie, moet bestreden worden door woonwijken waar o.a. illegale bewoning plaatsvindt door snelwegen en bankgebouwen te vervangen...



...en te saneren. De noodzaak om voor al deze mensen vervangende woonruimte te vinden, brengt ons op het probleem van de woningnood. Waarvoor wij als belanghebbenden... eh... etc, etc, etc...



P.W. BOORT AMSTERDAM NOG VERDER DE GROND IN

"In de direktiekamer van Publieke Werken goochelt men met miljoenen zoals Hilter in zijn laatste dagen goochelde met niet bestaande legers,"merkte een verbitterde Nieuwmarktbewoner een dezer dagen bij de patatkraam van Wil Graanstra op de Nieuwmarkt op:"maar de sloop gaat in de St.Anthoniesbreestraat rustig door!"

Wat de Metro-Oostlijn uiteindelijk gaat kosten is een groot misterie. Regelmatig duiken in de kranten berichten op dat bijv: De bouw nog 60 miljoen meer gaat kosten. Of : De totale kosten zullen meer als ZEVEN TIEN HONDERD MILJOEN gulden gaan bedragen.

Maar niemand weet het percies. En de Gemeente weet het zelf ook niet meer en doet geen enkele moeite om dit soort berichten tegen te spreken.

Het behoeft o.i. geen verduidelijking dat de aanleg van de Metro-Oostlijn en de rest verstrekkende gevolgen gaat hebben voor iedere Amsterdammer. (Deze week is er een reeks van verhogingen van Gemeentebelastingen aangekondigd.)

De grootte van de Rijksbijdrage bepaalt de grootte van het Amsterdamse failliet.Veel goeds is er over die rijksbijdrage blijkbaar niet te vertellen, want over de resultaten van de onderhandelingen met Rijk door wethouder Lammers over een bijdrage van 80% ipv 50% wordt niets bekend gemaakt.

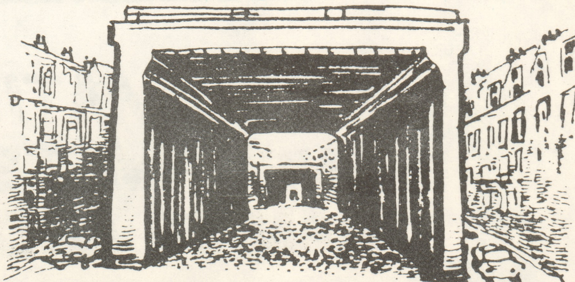
De Amsterdammer mag kennelijk niet weten hoe groot het Metrogat is dat voor hem gegraven wordt.

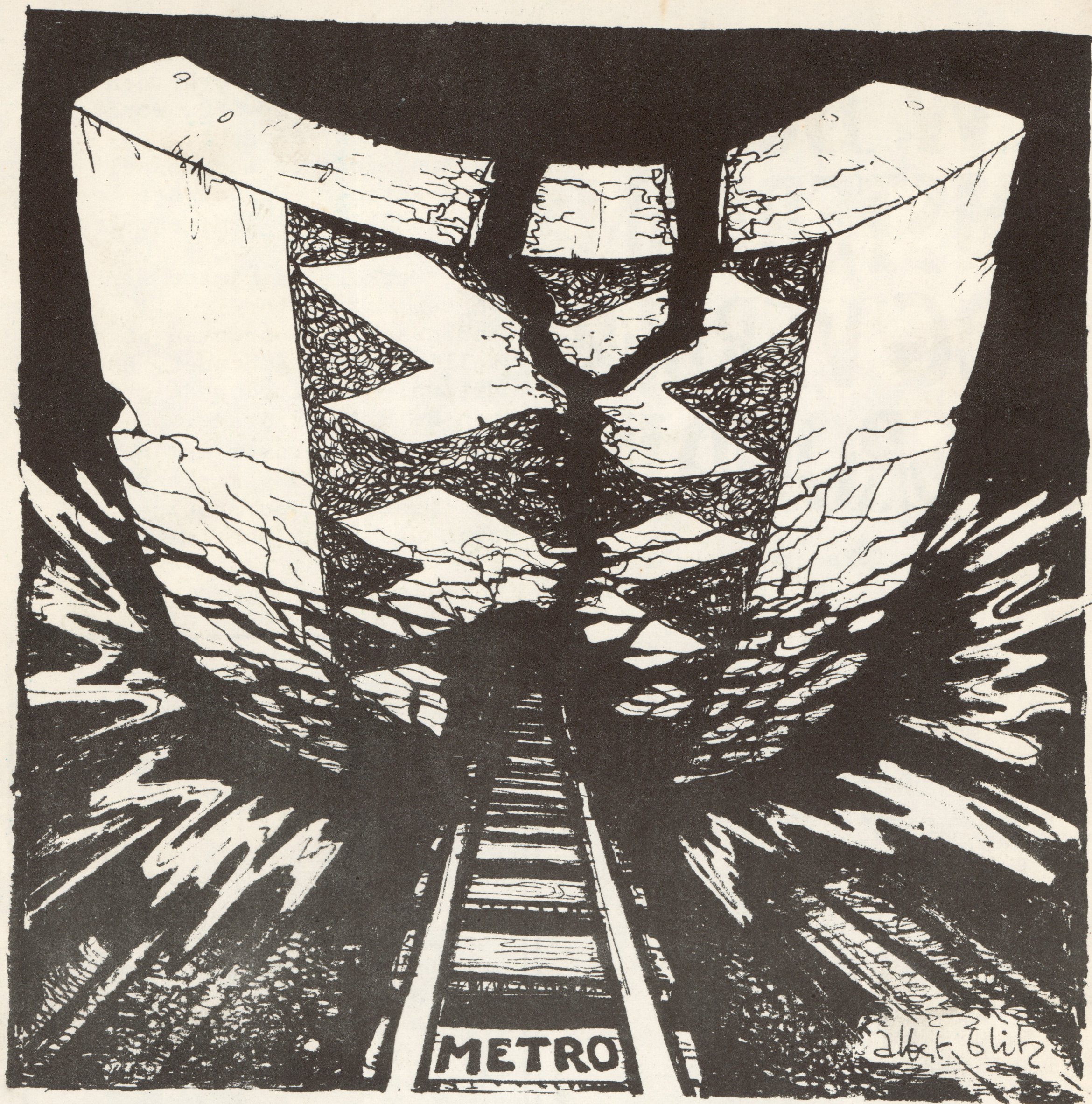
De werkelijke kosten worden om een nog groter schandaal te voorkomen angstvallig geheim gehouden, hoewel dit wel speelt voor de grootte van de Rijksbijdrage.

Alles wat hierover met mondjesmaat bekend is gemaakt blijkt nog maar een voorproefje te zijn als je de geheime notulen van de 595e direktie-vergadering van PW naleest over een brief aan de minister:

> "Drs.Balk zegt dat het de bedoeling is, de minister er toete brengen de werkelijke kosten te subsidiëren en niet de kosten die gebaseerd zijn op de toegezonden raming."
>
> "De grondkosten zijn tot dusver niet integraal als kosten element genoemd. In de rapportering moet volgens Ir.Van Beek een opening zitten om op de grondkosten te kunnen terugkomen."
>
> "Het voorgenomen overleg tussen de direkteur PW en de direkteur-generaal Rijkswater-Staat, Ir.van de Kerk, heeft tot doel bij RWS begrip te wekken voor de gekozen bouwmethode, werkwijze enz.,indien de minister nav de nadere verlangens tav de subsidiering, bij RWS gaat informeren naar de gevolgde bouwmethode."

Het is toch leuk dat er tenminste aan iemand opening van zake wordt gegeven.





AMSTERDAMS WEEKBLAD

INFORMATIE VAN DE ENE AMSTERDAMMER AAN DE ANDERE....